

چابهار، شاهراه طلایی توسعه اقتصادی

بندر چابهار با موقعیت خاص استراتژیک و ژئواکونومیک در مسیر کریدور شمال به جنوب، زمینه‌ای برای شکوفایی اقتصادی شرق ایران و شاهراه طلایی توسعه اقتصادی کشور به‌شمار می‌رود.

به گزارش سایت خبری پرسون، بندر چابهار در جنوب شرقی استان سیستان و بلوچستان با ۹ هزار و ۷۳۹ کیلومتر مربع مساحت بزرگترین بندر اقیانوسی ایران است که با ۱۳۵ کیلومتر مرز خشکی و ۱۱۵ کیلومتر مرز دریایی (۱۴۵ کیلومتر نوار ساحلی) در مجاورت دریای عمان کمترین فاصله را با آب‌های آزاد جهان دارد.

این بندر در موقعیتی ممتاز در شرق تنگه هرمز و دریای عمان در مسیر خطوط اصلی کشتیرانی به آفریقا، آسیا و اروپا قرار دارد. چابهار کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی کشورهای آسیای میانه و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط است و به جهت برخورداری از این موقعیت استراتژیک این قابلیت و ظرفیت را دارد که دروازه شاهراه اقتصادی آسیای میانه یا به‌عبارتی کریدور تجاری شمال- جنوب باشد.

این بندر مهم و استراتژیک به‌سبب برخورداری از ظرفیت‌های عظیم اقتصادی در سال ۱۳۷۱ تبدیل منطقه آزاد تجاری، صنعتی شد. موقعیت خاص جغرافیایی این بندر، وجود آب‌های عمیق و بریدگی‌های طبیعی باعث شده که این منطقه بستر و فضایی مناسب برای ایجاد اسکله‌هایی با عمق زیاد و لنگرگاه‌های مطلوب برای پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما باشد.

در این راستا طرح‌های توسعه‌ای از جمله فازهای چهارگانه در این منطقه کلید خورده است که هر یک از این فازها اهداف پیش‌بینی شده و ویژگی‌های خاص خود را دارند. از جمله در فاز اول دو پست اسکله کانتینری، سه پست اسکله فله و عمومی، یک پست اسکله نفتی با مجموع ظرفیت سالانه ۶ میلیون تن مقرر شده بود.

برای فاز دوم نیز پنج پست اسکله کانتینری، سه پست اسکله فله و عمومی و یک پست اسکله نفتی با مجموع ظرفیت ۲۷ میلیون تن در سال پیش‌بینی شد. در فاز سوم طرح توسعه بندر چابهار تعداد هشت پست اسکله کانتینری، سه پست اسکله فله و عمومی و یک پست اسکله نفت با مجموع ظرفیت سالانه ۵۹ میلیون تن تعیین شده و چشم‌انداز فاز چهارم نیز ۱۰ پست اسکله کانتینری، ۹ پست اسکله فله و عمومی و سه پست اسکله نفتی با ۷۷ میلیون تن ظرفیت در سال بوده است که فاز اول این منطقه در بندر شهید بهشتی در آذر ۱۳۹۶ به بهره‌برداری رسید.

به‌گفته محمد راستاد، مدیرعامل پیشین سازمان بنادر و دریانوردی طرح توسعه بندر چابهار در جایگاه یک بندر تجاری بزرگ و مهم در شرق سواحل مکران براساس فاز دوم پیش می‌رود، چشم‌انداز احداث فاز دوم که ظرفیت بندر را از هشت به ۳۰ میلیون تن می‌رساند بعد از سال ۱۴۰۴ مد نظر قرار می‌گیرد و یک قابلیت مهم بندری به‌شمار می‌آید.

تحقق اهداف توسعه‌ای زمینه را برای تبدیل این بندر به مگاپورت در آینده‌ای نه‌چندان دور فراهم می‌کند. بندر شهید بهشتی چابهار یکی از بزرگترین پروژه‌های توسعه‌ای بنادر کشور در اجرای فاز نخست در چابهار است که ظرفیت آن را از ۲.۵ میلیون تن به ۸.۵ میلیون تن یعنی به بیش از سه برابر افزایش داده است. این افزایش ظرفیت، قابلیت پهلوگیری کشتی‌های ۱۰۰ هزار تنی در این بندر را امکانپذیر کرده است و این نقش مهمی در صادرات و حمل‌ونقل و ترانزیت کالا دارد.

بهروز آقایی، مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: بندر چابهار با ظرفیت تخلیه و بارگیری سالانه بیش از ۸.۵ میلیون تن کالا هیچ محدودیتی در تخلیه و بارگیری انواع کشتی ندارد. ۸.۵ میلیون تن ظرفیت کالای غیرنفتی، بیش از ۱۲ میلیون تن ظرفیت تجهیزاتی و بیش از ۶۴۰ هزار تی‌ای‌یو عملیات کانتینری در سال افتخار ملی در بندر چابهار اتفاق افتاده است و مهم‌تر اینکه می‌توانیم ۳۵ هزار تی‌ای‌یو (جابه‌جایی کانتینر) یخچالی انجام دهیم.

به گفته وی عملیات تخلیه و بارگیری نسبت به مدت مشابه سال قبل (۱۴۰۰) ۱۵ درصد رشد داشته در سنوات گذشته سهم کشور در تجارت دریایی در خارج از حوزه خلیج فارس دو درصد بوده که امروز تنها در کالای اساسی، ۱۱ درصد از واردات کالای اساسی در بیرون از حوزه خلیج فارس وارد کشور می‌شود و این نشان از ایفای نقش بندر چابهار به‌عنوان پشتیبان بنادر جنوبی کشور است.

چابهار، بندر کوتاه مسیر حمل و نقل دریایی

حمل‌ونقل نقش مهمی در اقتصاد بازی می‌کند و یک زیرساخت مهم اقتصادی در کشورهای برخوردار از مرزهای آبی و دریایی است. نبود شبکه حمل‌ونقل و ناوگان دریایی، زمینی و هوایی در کشورها، دسترسی به توسعه تجاری در سطوح منطقه‌ای و بین‌المللی را سخت می‌کند.

ایران در ردیف کشورهای با موقعیت خاص استراتژیک، ژئوپولیتیک و ژئواکونومیک خاص است و این ویژگی با وجود بنادر مهم اقیانوسی از جمله بندر

چابهار و دسترسی به آب‌های آزاد امتیازی خاص به شمار می‌آید. توسعه شبکه حمل‌ونقل و زیرساخت‌های آن در کشور در چند دهه اخیر نه فقط ظرفیت‌های توسعه‌ای را برای صادرات کالا شکوفا کرده است بلکه به‌عنوان مسیر مهم ترانزیت برای دیگر کشورها نیز اهمیتی خاص دارد. در این میان کریدور تجاری شمال به جنوب نقش یک شاهراه طلایی برای ایران بازی می‌کند. ایران در میانه این شاهراه طلایی قرار دارد که از هندوستان و آب‌های آزاد جنوب از مسیر ایران تا روسیه و شمال اروپا امتداد دارد.

این کریدور بین‌المللی کمترین مسافت را به‌لحاظ زمانی و مکانی برای انتقال کالا از اروپا به حوزه خلیج فارس و جنوب آسیا دارد و افزون‌بر آن دارای موقعیت خاص استراتژیک است که دسترسی برخی کشورها از جمله روسیه را به آب‌های آزاد میسر می‌کند. ایران با قرار گرفتن در گذرگاه میانی این کریدور دارای شبکه و زیرساخت‌های مناسب حمل‌ونقل است و این موضوع زمینه بهره‌مندی بیشتر از امتیازات این مسیر را برای کشور امکان‌پذیر کرده است.

بندر چابهار، کلید توسعه شرق ایران و دروازه شرقی توسعه کشور، نه تنها ظرفیت‌های توسعه اقتصادی کشور را در حوزه اقتصاد دریایی دارد، بلکه یک برگ برنده اقتصادی و سیاسی برای ایران به شمار می‌رود، برای مثال هند کشوری است که به‌دنبال توسعه اقتصادی دسترسی به بازارهای آسیای میانه را برای صادرات کالاهای خود هدف قرار داده و از طرفی باتوجه به اختلافات این کشور با پاکستان، بندر چابهار به‌عنوان مسیری کوتاه برای انتقال انرژی به هند است و همین موضوع باعث شده است که این کشور برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در این منطقه سرمایه‌گذاری کند.

چابهار با دو بندر مهم شهید کلانتری و شهید بهشتی و همچنین اسکله‌های با ظرفیت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما زمینه حمل‌ونقل و ترانزیت و توسعه اقتصاد دریامحور را برای ایران مهیا کرده است.

بندر چابهار در مقایسه با بنادر جنوبی از جمله بندر عباس امتیازات ویژه‌ای دارد زیرا بنادر جنوبی هر چند از موقعیتی استراتژیک در تنگه هرمز برخوردارند، اما این مسیری پرترافیک به‌لحاظ تردد کشتی‌ها است و همیشه امکان بسته شدن این تنگه وجود دارد و موقعیت خاص دسترسی به آب‌های آزاد بدون ترافیک یک امتیاز ویژه برای چابهار است. از طرفی این بندر در مقایسه با همسایگان دارای امنیت است و همین امر چشم‌انداز روشنی را برای این منطقه و ایران در مسیر کریدور شمال به جنوب ترسیم می‌کند.